

*Paris, le 29 janvier 2010*

**La FNAUT répond aux associations anti-TGV qui dénoncent  
« un désastre écologique, socio-économique et humain »**

Le 23 janvier dernier, diverses associations françaises, espagnoles et italiennes de défense de l'environnement, rassemblées pour une manifestation entre Hendaye et Irun contre le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Espagne, ont exprimé leur opposition à la construction de nouvelles LGV et de lignes à grande capacité dédiées au fret dans un document intitulé la « charte de Hendaye ». Selon elles, les LGV sont « un désastre écologique, socio-économique et humain pour les zones traversées ».

La FNAUT, qui ne peut être suspectée d'être une fanatique du TGV (elle s'est, dès sa création en 1978, préoccupée de l'avenir du réseau ferré classique) souhaite, à cette occasion, rappeler quelques faits difficilement contestables.

1 - Une extension du réseau des LGV est encore nécessaire pour absorber le trafic aérien, soulager les riverains de Roissy et Orly, et éviter la construction toujours menaçante d'un 3ème aéroport parisien. A partir de l'étude de deux experts, Gérard Mathieu et Jacques Pavaux, réalisée en 2003 à la demande de la FNAUT (FNAUT-Infos n°120), on peut estimer que la moitié seulement du report possible de trafic aérien sur le TGV a été obtenue à ce jour.

2 - En Aquitaine, Languedoc-Roussillon et PACA en particulier, où les lignes littorales ne sont doublées par aucun itinéraire bis, le réseau existant n'a pas la capacité nécessaire à un développement vigoureux du TER et à un transfert massif de fret routier sur le rail.

3 - Les crédits consacrés aux LGV ne se reporteraient pas, en cas d'abandon des projets de LGV, sur le réseau ferré classique, mais plus vraisemblablement sur les projets routiers et autoroutiers concurrents.

4 - Ce qui menace le plus les écosystèmes et la biodiversité n'est pas la construction de 2 000 km de LGV nouvelles, mais la dérive climatique que le report de trafic routier et aérien sur le rail permet précisément de limiter.

Les associations anti-TGV doivent préciser dans quelles régions le « désastre écologique, socio-économique et humain » qu'elle dénoncent a pu être observé, et pourquoi le succès commercial du TGV-Est, un investissement « inutile », est supérieur aux prévisions.

Ces associations, qui font le jeu des lobbies routiers et aériens et dont les proclamations écologistes masquent mal la défense (au demeurant légitime) d'intérêts particuliers, réclament que « le pouvoir de décision soit rendu aux populations directement concernées ». Donner le pouvoir aux seuls riverains ? Ce discours populiste nie la notion d'intérêt général et préconise une véritable régression démocratique.

Contact presse

Jean Sivardière, président : 04 76 75 23 31

Jean Lenoir, vice-président : 01 48 73 84 81

Jean-François Troin, vice-président : 02 47 54 06 59